Versione accessoriata

INGEGNERIA ALL'AVANGUARDIA. CONTROLLO DI QUALITÀ SENZA COMPROMESSI

Tecnologia avanzata, qualità artigianale.

Il segreto della qualità dei prodotti Suzuki è dato dalla combinazione dell'utilizzo delle tecnologie più avanzate e dalla precisione e qualità tipiche delle lavorazioni artigianali. Le moto e gli scooter Suzuki nascono solo dopo innumerevoli ore di test sul prodotto e controlli di qualità senza compromessi svolti da ingegneri specializzati che, oltre a possedere avanzate competenze tecniche, sono spinti dal loro entusiasmo e dalla passione per le due ruote per realizzare sempre prodotti dalla qualità artigianale.

Realizzare prodotti dal valore aggiunto.

Nei nostri 105 anni di storia, 61 dei quali impiegati a specializzarci nella produzione di motocicli, abbiamo sempre cercato, come filosofia aziendale, di fornire prodotti dal valore aggiunto. Crediamo fortemente che la nostra passione e il nostro entusiasmo si traducano nel vostro divertimento e che il nostro orgoglio di costruire prodotti di qualità si trasformi da parte vostra nell'orgoglio di possederli.

Il marchio " " è riconosciuto in tutto il mondo come sinonimo di qualità: un brand che offre al tempo stesso affidabilità e originalità. Ogni anno Suzuki rinnova il proprio intento ad essere all'altezza della propria reputazione, producendo moto, scooter, auto e motori fuoribordo di qualità assoluta. Questo è un obiettivo non solo per il presente ma soprattutto per il futuro.

TECNOLOGIA SUZUKI PASSIONE PER L'ECCELLENZA

I prodotti Suzuki offrono sempre la più avanzata tecnologia, che non significa solo migliori performance, divertimento e soddisfazione per i clienti, ma vuol dire anche maggiore comfort e particolare attenzione ai consumi nell'utilizzo quotidiano. Grazie a queste sofisticate tecnologie la vostra esperienza di guida sarà ancora migliorata.

CIRCUITO TEST SUZUKI RYUYO

AREA TEST SABBIA
70R
CURVA A S
AREA STRADA STERRATA
AREA TEST GENERICA
AREA TEST MOTOCROSS
30R
AREA TEST AUTOSTRADA
170R
200R

INDICE

SDTV - Suzuki Dual Throttle Valve system

Nel sistema SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) ogni corpo farfallato ha due valvole a farfalla, la prima controllata dal comando dell'acceleratore, la seconda direttamente dalla centralina a seconda dei giri del motore, della marcia inserita e della posizione della valvola primaria. La valvola secondaria si apre e si chiude per mantenere una velocità di aspirazione ideale, migliorando l'efficienza di combustione e l'erogazione ai bassi, medi e alti regimi.

SET

Il sistema ottimizza lo scarico utilizzando una valvola a farfalla servocomandata per modificare la compressione e regolare lo scarico in base ai giri del motore. Ai bassi regimi la valvola si chiude aumentando la compressione e migliorando l'erogazione. La valvola si apre progressivamente all'aumentare della velocità, riducendo la pressione di ritorno e aumentando l'erogazione ai regimi medio/alti.

Sistema Di Controllo della Trazione

Il sistema di controllo della trazione monitora continuamente le velocità della ruota anteriore e posteriore, la posizione della valvola a farfalla, quella dell'albero motore e la posizione del cambio. Riduce rapidamente la potenza del motore quando rileva lo slittamento delle ruote. Esso controlla la potenza del motore gestendo i tempi di accensione e l'aspirazione.

Conforme Normative EURO 3

Tutti i modelli del catalogo sono conformi alla normativa Euro 3.

SCEM

Suzuki Composite Electrochemical Material è il trattamento del rivestimento interno dei cilindri al carburo di silicio. Oltre ad assicurare un'eccellente dissipatore di calore, riduce l'attrito e migliora la scorrevolezza delle parti all'interno del cilindro.

Antilock Brake System

Antilock Brake System è un dispositivo di supporto al sistema frenante, non destinato a ridurre la distanza di frenata. Ricordare sempre di diminuire la velocità prima di imboccare le curve.

SCAS

Suzuki Clutch Assist System è il sistema di frizione antisaltellamento che consente di ottenere scalate di marcia più fluide aiutando il pilota a mantenere un maggior controllo della moto in fase di decelerazione. Il dispositivo mantiene stabile la ciclistica in fase di scalata consentendo al pilota di sfruttare pienamente l'erogazione del motore in fase di accelerazione.

SAIS

Il Suzuki Advanced Immobilizer System utilizza un microchip IC integrato nella chiave che permette di controllare istantaneamente il codice identificativo ID. L'iniezione e l'accensione di carburante vengono disabilitate in caso di manomissione come rottura del blocchetto accensione o funzionamento non autorizzato usando un duplicato e rendendo quindi impossibile l'avviamento del motore.

1909

Michio Suzuki apre il primo stabilimento Suzuki per la costruzione di telai tessili ad Hamamatsu, nella prefettura di Shizuoka, in Giappone. La nuova fabbrica produce telai per la produzione di massa di materiali tessili. L'obiettivo di Michio è semplice: produrre al meglio il telaio più ergonomico mai realizzato sul mercato.

1952

Suzuki realizza e produce la prima bicicletta motorizzata, la "Power Free". Progettata per essere economica e facile da utilizzare, disponeva di un motore a due tempi da 36 cc direttamente montato sul telaio di una normale bicicletta. La "Power Free" consentiva ai ciclisti di pedalare senza l'ausilio del motore, di avere una pedalata assistita o di viaggiare solo a motore.

1958

Per la prima volta viene utilizzato il logo con la "S" rossa che diventerà il simbolo esclusivo della Suzuki e riconosciuto in tutto il Mondo.

1962

Campioni del Mondo! Il pilota della Germania dell'Est, Ernst Degner, conquista il primo titolo iridato per Suzuki nella classe TT 50 cc: è il primo di cinque campionati mondiali in sei anni nella medesima classe.

1965

Hugh Anderson vince il suo quarto titolo mondiale, questa volta nella classe 125 cc (i primi tre nella classe 50 cc). La sensazionale T20 Super Six è la prima moto ad essere esportata a livello internazionale da Suzuki. Una moto due tempi da 250 cc con cambio a 6 marce e velocità massima dichiarata di 160 km orari. La T20 è stata un grande successo in termini di vendite.

1996

Suzuki re-inventa la GSX-R750 grazie ad un modello completamente nuovo, dal telaio al motore.

1999

Suzuki rompe nuovamente tutti gli schemi introducendo sul mercato l'incredibile GSX1300R, conosciuta anche come Hayabusa: una moto che ha notevolmente innalzato gli standard qualitativi e di potenza della categoria supersportiva.

2000

Kenny Roberts Jr., vincendo quattro gare del Mondiale MotoGp, si aggiudica il Campionato del Mondo. Per la Suzuki è il sesto titolo iridato. Nello stesso anno Suzuki conferma la sua supremazia in pista aggiudicandosi per la seconda volta consecutiva il Campionato del Mondo Endurance.

2001

Un anno indimenticabile grazie al lancio della moto Supersportiva per eccellenza, la GSX-R1000. La nuova arrivata della famiglia GSX-R ha avuto lo stesso impatto del modello presentato nel 1985, riscrivendo le regole motociclistiche in termini di performance, peso, maneggevolezza e stile. La GSX-R1000 sarà il modello che dominerà presto i circuiti e i campionati di tutto il Mondo.

2005

Suzuki introduce la terza generazione di GSX-R1000.

Nello stesso anno Suzuki introduce la RM-Z450, la prima moto da motocross a 4 tempi Suzuki.

SUZUKI. OLTRE 100 ANNI DI STORIA.

1971

Joel Robert conserva la corona di Campione del Mondo Motocross classe 250 cc, Roger De Coster vince il Mondiale Motocross classe 500 cc in sella alla Suzuki RN71.

1976

Barry Sheene e Suzuki conquistano il loro primo titolo Mondiale classe 500 cc con la RG500. Una moto leggendaria che si è posizionata nelle prime sei posizioni del campionato.

Nello stesso anno la GS750 – la prima moto Suzuki di grandi dimensioni a quattro cilindri – viene lanciata sul mercato.

1981

Il pilota italiano Marco Lucchinelli vince il campionato del Mondo sulla RG500.
Suzuki stravolge la concezione mondiale del termine “motocicletta” introducendo la futuristica GSX1100S Katana.

La moto dallo stile aggressivo e dalle eccellenti performance divenne un grande successo in termini di vendite.

1985

Viene prodotta e commercializzata la moto che ha cambiato l’intero panorama motociclistico mondiale: la Suzuki GSX-R750, che sarà ricordata come la prima vera “race-replica”. Con la sua potenza di 100 cavalli e il suo peso di soli 176 kg ha creato una nuova categoria di moto sportive. Al loro debutto nelle gare, le GSX-R750 conquistano il primo e il secondo posto nella “24 Ore di Le Mans” nel Campionato del Mondo Endurance.

1993

Kevin Schwantz, vincendo quattro gare del Campionato Mondiale MotoGp, si aggiudica il titolo di Campione del Mondo classe 500 cc iscrivendo il suo nome e quello della Suzuki RGV-500 nell’albo della MotoGp.

2008

Viene immessa sul mercato la Suzuki B-King, una potentissima naked presentata come concept nel 2001. Suzuki lancia sul mercato mondiale la prima moto da motocross ad iniezione elettronica, la RM-Z450. Nello stesso anno, Suzuki introduce le nuove GSX-R600 e GSX-R750 e la seconda generazione di Hayabusa.

2009

Viene lanciata la nuova GSX-R1000. Negli Stati Uniti Mat Madlin del team Rockstar Makita vince il settimo campionato AMA Superbike su GSX-R1000.

2012

La serie GSX-R raggiunge l’incredibile traguardo di un milione di unità prodotte in tutto il mondo.

2013

Il team Suzuki Endurance Racing Team (SERT) conquista il suo quarto titolo consecutivo nel Campionato del Mondo Endurance, il tredicesimo titolo Mondiale in assoluto.

2014

Viene annunciato il rientro ufficiale di Suzuki in MotoGp per la stagione 2015. Il team sarà guidato da Davide Brivio ed i piloti saranno Maverick Vinales ed Aleix Espargarò.

Suzuki introduce le nuove GSX-S1000/F con motore di derivazione GSX-R.

V-Strom 650XT ABS

Fuggire in ogni luogo

La strada non finisce mai. Dall'asfalto ai sentieri poco battuti. Dalle spiagge ai passi di montagna. Dai vialetti alle autostrade. Ogni giorno sarà un viaggio verso la libertà. In sella alla V-Strom 650XT Abs. Il viaggio è solo l'inizio.

Versione accessoriata

BIANCO GRIGIO MAT ROSSO

SDTV

SCEM

SAIS

SET

ABS

EURO3

Parabrezza regolabile

OTTIMA PROTEZIONE DALL'ARIA

Per un maggior comfort di guida il cupolino e la forma aerodinamica del frontale sono stati sviluppati dopo numerosi test in galleria del vento per assicurare maggiore silenziosità e copertura dall'aria e diminuire quindi l'affaticamento del pilota anche nelle lunghe percorrenze.

Il cupolino può essere regolato in tre posizioni in modo da adattarsi a qualsiasi altezza del pilota, alla posizione di guida e alle condizioni stradali. La regolazione è semplice e avviene tramite due viti. Le prese d'aria poste sotto i fari servono ad avere una minor pressione dell'aria sul cupolino e migliorano il comfort di guida.

IL LOOK DELLA LIBERTÀ

La nuova V-Strom 650XT Abs rispecchia perfettamente lo stile e le performance delle Sport Enduro Tourer. Le sue forme compatte sono composte da parti verniciate e parti in plastica nera che donano una linea snella e sportiva. Il comfort di guida è accentuato dal parabrezza che protegge il pilota dall'aria e dal filante design complessivo della moto.

Becco

Sella sagomata

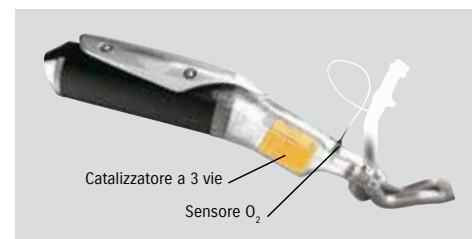
Forcellone in alluminio

Versione accessoriata

PARTE ANTERIORE

Il caratteristico design frontale con il becco evoca il look avventuroso della DR-Z utilizzata nella Parigi-Dakar del 1988. La parte superiore incorpora doppi fari orizzontali con lampadine alogene da 60/55W che garantiscono un'adeguata distribuzione della luce per un'ottima visibilità. La parte anteriore è composta anche da plastiche nere che donano un aspetto elegante e robusto alla moto. Il design del parafango è studiato in modo da essere perfettamente in sintonia con la forcella e permettere un flusso d'aria regolare al radiatore.

VISTA LATERALE

Il serbatoio del carburante ha una capacità di 20 litri ed è sagomato per favorire una posizione di guida più confortevole. La forma delle coperture laterali del serbatoio dona un aspetto slanciato a dispetto dell'elevata capacità garantita. I convogliatori laterali offrono protezione dall'aria. La sella è progettata per offrire il maggior comfort possibile. La forma del serbatoio e l'altezza della sella da terra sono pensati in modo da garantire il facile appoggio dei piedi. Anche la porzione della sella dedicata al passeggero è sagomata per evitare a quest'ultimo di scivolare in avanti. Il logo V-Strom cucito sulla sella è un ulteriore tocco di stile.

Scarico

Portapacchi

PARTE POSTERIORE

Il terminale di scarico, dotato di copri-marmitta in metallo color argento, è posizionato in alto vicino alla sella. Lo scarico include un catalizzatore a tre vie con sensore O_2 per limitare le emissioni. La V-Strom 650XT Abs rispetta i restrittivi controlli sulle emissioni rientrando nella direttiva Euro 3.
Il leggero portapacchi ha una copertura antiscivolo in gomma e consente una facile installazione della piastra bauletto ed è perfettamente integrato con le maniglie passeggero. Il parafango posteriore è inclinato verso l'alto.

Pannello strumenti

PANNELLO STRUMENTI

Il chiaro e compatto pannello strumenti combina un contagiri analogico con un LCD a luminosità regolabile che mostra, tra le altre informazioni, la marcia inserita, la temperatura esterna e il consumo di carburante. Tutte le informazioni sull'LCD sono selezionabili tramite un pulsante posto sul manubrio sinistro. Un indicatore a Led segnala la presenza di eventuale strada ghiacciata e si illumina al di sotto dei 3° C.

LA POTENZA DELLA LIBERTÀ

Il motore 4 tempi V-Twin da 645 cc della nuova V-Strom 650XT Abs è l'ideale per lunghi e divertenti viaggi in moto; offre la caratteristica sensazione del V-Twin e un'ampia coppia per una facile tenuta ai bassi e medi regimi e potenti performance a quelli alti. La potenza del motore garantisce prestazioni eccellenti su qualsiasi strada e consente anche un limitato consumo di carburante tanto da rendere la V-Strom 650XT Abs la più conveniente della sua categoria*.

*Categoria enduro tourer da 650 a 800 cc

Versione accessoriata

PROGETTAZIONE DEL MOTORE

Il motore ha una compatta camera di combustione e due valvole dal diametro di 31 mm per l'aspirazione e 25,5 mm per lo scarico. La combinazione di questi elementi con le tecnologie SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve), le doppie candele all'iridio e il trattamento SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) sui pistoni, garantiscono un'ottima e fluida erogazione del motore ai bassi, medi ed alti regimi.

CAMBIO PENSATO PER UNA GUIDA SPORTIVA

Le marce dalla 1° alla 5° hanno un rapporto di trasmissione più ravvicinato, velocizzando la cambiata. La 6° marcia, che può essere usata anche in modalità overdrive, controlla i giri del motore sia in velocità di crociera sia alle alte velocità. Il profilo del dente dell'ingranaggio del cambio è stato progettato per migliorare la sensazione della cambiata, mentre è stato realizzato un rapporto ridotto per ottenere una corsa più fluida anche durante una salita ripida o nel traffico cittadino.

EFFICIENTE RADIATORE E RAFFREDDAMENTO AD OLIO

Il radiatore è compatto. L'efficienza di raffreddamento è garantita anche da due convogliatori di direzionamento dell'aria.
La temperatura dell'olio è mantenuta stabile da un radiatore dell'olio raffreddato a liquido.

motore 4 tempi, V-Twin da 645 cc

Versione accessoriata

Precarico molla regolabile

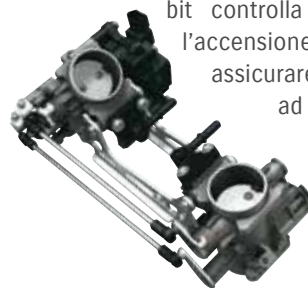
SOSPENSIONE REGOLABILE
La forcella anteriore, con steli da 43 mm, conferisce rigidità e allo stesso tempo un funzionamento fluido. La sospensione posteriore usa un monoammortizzatore con sistema di leveraggio progressivo, che ottimizza le performance. Il monoammortizzatore è dotato di un registro di precarico molla a 5 posizioni. La forcella anteriore ha una corsa di 150 mm, con registrazione del precarico molla su 5 posizioni, che permette di regolare la tensione della molla secondo le preferenze del motociclista.

Ruote a raggi in alluminio

RAGGI IN ALLUMINIO
I nuovi raggi in alluminio assorbono le asperità del terreno alle basse velocità e garantiscono una migliore maneggevolezza. Gli pneumatici hanno dimensioni 110/80R19 all'anteriore e 150/70R17 al posteriore.

CONTROLLO DEL MINIMO
Il Sistema ISC (Idle Speed Control) che controlla il minimo è integrato in ciascun corpo farfallato e contribuisce ad una migliore accensione, alla stabilità in condizioni atmosferiche estreme e a minori emissioni dopo l'avvio del motore.

INIEZIONE DEL CARBURANTE
Il Sistema SDTV migliora l'efficienza di combustione e la risposta all'acceleratore contribuendo a garantire fluidità di erogazione. Ciascuno dei due corpi farfallati è di 39 mm e contiene due valvole a farfalla. La valvola a farfalla principale è controllata dal pilota tramite la manopola del gas. La valvola secondaria è invece direttamente controllata dalla centralina che la apre e la chiude a seconda della velocità del motore, della marcia inserita e della posizione della valvola a farfalla primaria. Il sistema SDTV, inserendo sempre la giusta miscela di benzina e aria, consente una lineare risposta all'acceleratore, basse emissioni e una buona coppia a bassi e medi regimi.

CONTROLLO DIGITALE DEL MOTORE
La centralina di gestione del motore (ECU) a 32 bit controlla il sistema di iniezione SDTV, l'accensione e le emissioni, in modo da assicurare il giusto volume d'iniezione ad ogni condizione del motore ed esigenza di guida.

Corpo farfallato

POSIZIONE DI GUIDA RILASSATA
La relativa altezza della sella rispetto al manubrio favorisce una posizione di guida eretta e comoda riducendo la fatica del pilota. La sella è rastremata per una migliore seduta e un più facile appoggio dei piedi a terra.

TELAIO
La V-Strom 650XT Abs è progettata intorno ad un leggero e rigido telaio a doppia trave in alluminio e ad un forcellone oscillante che consentono stabilità e maneggevolezza. L'eretta posizione di guida, le sospensioni anteriori e posteriori e i leggeri cerchi a raggi migliorano il comfort di marcia.

SISTEMA FRENANTE CON ABS DI SERIE
La nuova V-Strom 650XT Abs è dotata di freni a doppio disco da 320 mm all'anteriore e 260 mm al posteriore, che permettono frenate potenti e precise grazie anche all'Abs* di serie.

*Si prega di notare che l'Abs è un dispositivo supplementare per il funzionamento del freno, non un sistema per accorciare la distanza di arresto. Ricordate sempre di ridurre la velocità sufficientemente in prossimità di curve e incroci.

V-Strom 650 ABS

Tempo di avventura

Motore V-Twin da 645 cc

MOTORE

Il motore della V-Strom 650 Abs è il classico bicilindrico V-Twin raffreddato a liquido ma con uno sviluppo di nuova generazione per incrementare la coppia ai regimi medio-bassi. Il motore utilizza dei cilindri in alluminio pressofuso con trattamento SCEM e particolari fasce elastiche che migliorano la scorrevolezza diminuendone l'usura e garantendo una migliore dissipazione del calore.
La V-Strom 650 Abs utilizza una centralina a 32 bit che controlla tutti i parametri del motore, dal sistema d'iniezione a quello di accensione, riducendo le emissioni e ottimizzando l'efficienza di combustione.

BIANCO

GRIGIO MAT

ROSSO

SDTV

SCEM

SAIS

SET

ABS

EURO3

MIGLIORE COMBUSTIONE

La riduzione generale delle perdite meccaniche e degli attriti migliora la combustione permettendo un risparmio di carburante del 10% (dati WMTC, ricerca interna Suzuki), consentendo l'installazione di un serbatoio più compatto e leggero senza alterare la reale capacità di rifornimento che rimane tra le più alte della gamma.

SOSPENSIONI REGOLABILI

Le forcelle anteriori da 43 mm sono settate per garantire un perfetto mix di rigidità e stabilità; il precarico molla è regolabile in 5 posizioni; la sospensione posteriore è di tipo link e viene montata con regolatore di smorzamento in estensione e precarico molla regolabile tramite una comoda manopola.

SISTEMA SDTV E TI-ISC PER IL CONTROLLO ELETTRONICO DEL MINIMO

Il controllo elettronico del minimo avviene attraverso l'evoluzione del classico ISC, che sfrutta il sistema di controllo del minimo integrato nel corpo farfallato. Questo sistema contribuisce a migliorare l'accensione, la stabilità del motore anche in condizioni atmosferiche estreme e garantisce minori emissioni dopo l'avvio del motore. In aggiunta alla valvola primaria gestita direttamente dal pilota all'apertura del gas, la valvola secondaria regola i flussi dell'aria ottimizzando ad ogni regime di giri l'erogazione del motore. La centralina gestisce la posizione della valvola a farfalla secondaria per mantenere inalterata la velocità a seconda delle condizioni di guida, dei giri del motore, della marcia inserita e della posizione della valvola primaria. Il sistema SDTV ottimizza la velocità dell'aria aspirata in ciascuna fase di erogazione del motore in modo da garantire una migliore combustione, diminuire i consumi e le emissioni.

Versione accessoriata

Pannello strumenti multifunzione

Parabrezza regolabile in tre posizioni

QUADRO STRUMENTI

Il quadro strumenti multifunzione è compatto, ricco di informazioni, ben visibile e di facile consultazione. È formato da un tachimetro analogico e da un display LCD di grandi dimensioni con possibilità di regolazione della luminosità. Comprensivo di indicatore della marcia inserita, permette al pilota di comprendere esattamente l'attuale posizione della marcia con un rapido sguardo, mentre l'indicatore di gelo e quello della temperatura esterna allertano il motociclista sulle condizioni stradali. La spia dell'indicatore del gelo si illumina quando la temperatura esterna si abbassa sotto i 3°C per poi spegnersi nel momento in cui si raggiungono i 5°C. L'interruttore multifunzione è posizionato sul blocchetto devio luci sinistro per consentire la selezione senza lasciare il manubrio. L'odometro, il consumo di carburante, la quantità di carburante, la velocità, l'orologio sono altre classiche informazioni facilmente leggibili sul quadro strumenti multifunzione della V-Strom 650 Abs.

TELAIO Il telaio a doppia trave in lega leggera d'alluminio è costituito da parti estruse e pressofuse. Il leggerissimo telaio e il forcellone compongono un'accoppiata vincente con il potente motore, contribuendo a migliorare la maneggevolezza e la posizione di guida anche ad alte velocità.

FRENI E ABS Grazie al freno anteriore a doppi dischi da 310 mm con doppio pistoncino e al posteriore da 260 mm con pistoncino singolo idraulico, la frenata è lineare, regolare e potente. Il modulo Abs* di serie è di nuova generazione, con un design più leggero e compatto. Il sistema Abs migliora le performance della frenata evitando il bloccaggio delle ruote in caso di una frenata eccessiva o improvvisa, o a causa di condizioni stradali avverse.

AERODINAMICA La forma del parabrezza e il compatto design del frontale sono sviluppati superando numerosi test in galleria del vento. I due elementi, in azione congiunta, permettono di proteggere il pilota, riducendo sia la fatica di guida sia la rumorosità. L'altezza del parabrezza è regolabile in tre posizioni garantendo una protezione adeguata indipendentemente dall'altezza del conducente.

*Si prega di notare che l'Abs è un dispositivo supplementare per il funzionamento del freno, non un sistema per accorciare la distanza di arresto. Ricordate sempre di ridurre la velocità sufficientemente in prossimità di curve e incroci.

V-Strom 1000 ABS

Solo Avventura.
Nessun Compromesso.

1988 DR750S

IL LOOK DELL'AVVENTURA

La V-Strom 1000 Abs è la moto dal look inimitabile che si ispira alla prima importante moto off-road di Suzuki, la DR-BIG (DR750S) del 1988. Il becco frontale, dettaglio stilistico che caratterizza la moto da avventura classica, dimostra al mondo che la nuova V-Strom 1000 Abs ha il DNA Suzuki.

Da oltre 10 anni la V-Strom è la moto Suzuki che incarna lo spirito d'avventura e la voglia di esplorare nuovi orizzonti in sella ad una due ruote agile, comoda e dalle eccellenti prestazioni. La leggendaria serie V-Strom vede i suoi albori nel 2002 con la prima V-Strom 1000 che si proponeva come una categoria a parte rispetto a tutte le altre moto presenti sul mercato: una Sport Enduro Tourer di nuova generazione. Due anni dopo nasce la prima V-Strom 650, una versione dalla cilindrata ridotta ma dalle stesse caratteristiche peculiari della serie V-Strom: una moto che regala un'esperienza di guida appagante, confortevole nel turismo a lungo raggio e in qualsiasi condizione. La storia della V-Strom prosegue con numerosi aggiornamenti tecnici ed estetici come nel 2011 con la nuova V-Strom 650 Abs e nel 2013 con la V-Strom 1000 Abs. Suzuki ha deciso di riprogettare la V-Strom 1000 Abs completamente da zero per costruire una moto da turismo versatile e capace di soddisfare anche i piloti più esigenti che utilizzano la moto non solo come mero mezzo di trasporto ma come vera e propria compagna di viaggio.

ROSSO

BIANCO

NERO

SILVER MAT

SCAS

SDTV

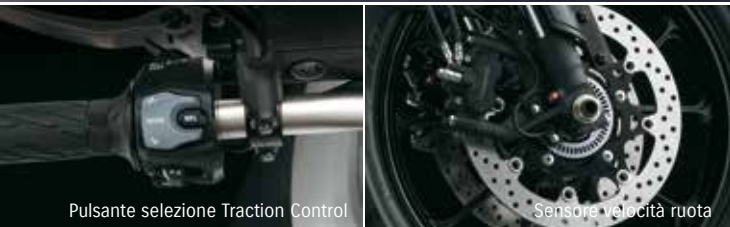
SCEM

SAIS

SET

ABS

EURO3

STCS

Pulsante selezione Traction Control

Sensore velocità ruota

* Nota: Il Traction Control non è un sostituto per il controllo del comando del gas da parte del pilota. Non può impedire la perdita di aderenza dovuta all'eccessiva velocità quando il pilota entra in curva e/o aziona i freni, né può impedire che la ruota anteriore perda aderenza.

SISTEMA DI SCARICO Il sistema di scarico presenta un unico silenziatore, scelta che consente di ridurre drasticamente la massa nella parte posteriore della moto e di conseguenza il peso complessivo di circa 4,7 kg. Il layout dello scarico permette di abbassare il baricentro migliorando la maneggevolezza e la manovrabilità. Lo scarico incorpora il sistema SET (Suzuki Exhaust Tuning) con una valvola a farfalla controllata dalla centralina direttamente posizionata nel tubo di scarico che monitora e ottimizza l'erogazione. L'ampio volume del catalizzatore e il sensore di aspirazione O_2 mantengono le emissioni più basse soddisfando così le severe normative Euro 3.

CONTROLLO DEL MINIMO La V-Strom 1000 Abs è dotata di un sistema di controllo del minimo ISC (Idle Speed Control) che prevede la valvola a farfalla integrata e contribuisce ad un più rapido avviamento a freddo, alla regolazione del minimo e ad abbattere le emissioni inquinanti.

INIEZIONE DEL CARBURANTE Per migliorare la combustione, avere un'erogazione più omogenea e un maggior controllo in diverse condizioni di guida, la V-Strom 1000 Abs utilizza un sistema a doppia valvola a farfalla denominato SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve). Gli iniettori a 10 fori migliorano la nebulizzazione del carburante per una maggiore efficienza di combustione e un minor consumo. L'iniezione del carburante avviene tramite un sistema di analisi dell'ossigeno e un sensore di pressione di aspirazione per avere sempre la migliore combustione a seconda delle diverse condizioni stradali e di guida. Rispetto al modello precedente si è lavorato per ridurre il consumo di carburante; obiettivo pienamente raggiunto, infatti la V-Strom 1000 Abs consuma il 16% in meno rispetto al modello precedente con una percorrenza che si assesta all'incirca in 20,9 km per litro (test WMTC).

Motore V-Twin e scarico con sistema SET

Pannello strumenti

CONTROLLO DELLA TRAZIONE

La V-Strom 1000 Abs è il primo motociclo Suzuki che adotta il controllo elettronico della trazione o Traction Control*, che permette un maggior controllo della moto anche sulle lunghe percorrenze per godere della guida senza stress e senza fatica. Il sistema di controllo della trazione monitora costantemente la velocità della ruota anteriore e posteriore, la posizione della valvola a farfalla, quella dell'albero motore e la marcia inserita, oltre a gestire la potenza del motore monitorando i tempi di accensione e di immissione dell'aria. Il sistema riduce rapidamente la potenza del motore quando rileva lo slittamento delle ruote. Il sistema di controllo della trazione risponde in tempi molto rapidi, monitorando le condizioni ogni quattro millisecondi e regolando l'accensione di conseguenza. Il sistema è regolabile in tre diverse selezioni: due modalità di intervento, che differiscono tra loro a seconda della sensibilità, e una modalità OFF che disattiva il sistema. La prima selezione è meno sensibile e permette un modesto slittamento della ruota posteriore per una guida più sportiva e grintosa; la seconda modalità impone maggiore sensibilità e un maggiore intervento del sistema di controllo della trazione. Il passaggio da una selezione all'altra è semplice ed immediato ed avviene tramite un pulsante posizionato sul lato sinistro del manubrio. Il cambio di modalità è visualizzato sul pannello strumenti in modo che il pilota abbia sempre sotto controllo tale situazione.

TELAIO

Il look della V-Strom 1000 Abs è audace, leggero e compatto grazie anche al telaio che offre comfort e divertimento a qualsiasi tipologia di pilota. Una moto studiata per garantire il massimo della comodità sia che si stia percorrendo un lungo viaggio, sia nel congestionato traffico cittadino o in strade rurali e di montagna. Il telaio è stato progettato con le più moderne tecnologie di analisi FEM. E' più rigido e al contempo più leggero del 13% rispetto alla versione precedente. Anche il forcellone è stato completamente ridisegnato, con un bilanciamento della rigidità ottimale per una maggiore stabilità e maneggevolezza. La posizione del manubrio arretrata di 34,2 mm, quella dei poggiapiedi arretrata di 15 mm e quella delle pedane del passeggero (rialzata di 33,1 mm e avanzata di 7,7 mm), unitamente ad un interasse più lungo (1.555 mm) permettono maggiore comfort per pilota e passeggero, stabilità, e facilità per il pilota nell'appoggiare i piedi a terra. Anche il serbatoio carburante è sagomato in modo da garantire al pilota una posizione di guida più compatta e comoda.

FRENI, SOSPENSIONI E PNEUMATICI

La forcella anteriore di tipo KYB da 43 mm rovesciata è completamente regolabile nell'idraulica e nel precarico molla in modo da consentire una guida più sportiva e al contempo confortevole. Il monoammortizzatore è dotato di precarico molla ed estensione idraulica regolabili. La V-Strom 1000 Abs è equipaggiata con dei cerchi in lega leggera da 10 razze. Il diametro del perno ruota è di 25 mm all'anteriore e 28 mm al posteriore. L'impianto frenante, composto da pinze freno monoblocco ad attacco radiale Tokiko con doppio disco flottante da 310 mm all'anteriore e pinza monoblocco con disco freno da 260 mm al posteriore, consente frenate potenti, sicure e precise. Il sistema Abs*, che completa l'impianto frenante, controlla la velocità di rotazione della ruota 50 volte per ogni rotazione della stessa, calibrando la potenza di frenata. Il sistema Abs, prodotto dalla Bosch, è leggero e compatto; il suo peso complessivo supera di poco un chilogrammo.

*Si prega di notare che l'Abs è un dispositivo supplementare per il funzionamento del freno, non un sistema per accorciare la distanza di arresto. Ricordate sempre di ridurre la velocità sufficientemente in prossimità di curve e incroci.

Motore V-Twin da 1.037 cm^3 di 90°

MOTORE

La V-Strom 1000 Abs è dotata di un motore bicilindrico a V di 90° da 1.037 cc a quattro tempi, raffreddato a liquido. Il propulsore, quasi completamente rinnovato, è il segreto della grande versatilità della Tourer Suzuki. Pur non incrementando il peso complessivo e quello dei pistoni, l'alesaggio è aumentato di 2 mm rispetto alla versione precedente (da 98 a 100 mm, la cilindrata passa così da 996 cc a 1.037 cc), mentre i cilindri, le testate, i pistoni, le bielle, l'albero motore, il volano, l'alternatore, le fasce elastiche, la frizione e il radiatore sono elementi completamente nuovi che rendono il motore più potente e controllabile anche ai bassi e medi regimi. Le fasce elastiche, ad esempio, sono più sottili, con un attrito inferiore del 15%. Esse contribuiscono a una maggiore efficienza di combustione e al risparmio di carburante.

Le migliorie e i progressi apportati al motore permettono un aumento della coppia contemporaneamente ad una riduzione dei consumi. Le teste dei cilindri sono state ridisegnate e impiegano due candele ciascuna. Le candele all'iridio sostituiscono quelle tradizionali.

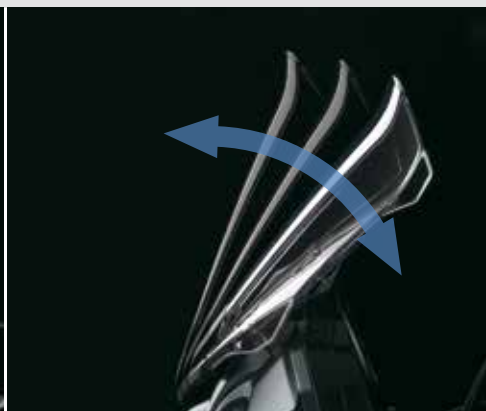
La doppia candela per cilindro aumenta l'efficienza della combustione, contribuendo ad ottenere una potenza maggiore, una risposta più lineare all'accelerazione, un migliore avvio del motore e un regime del minimo più stabile. Anche il cambio a 6 marce è stato rivisto per offrire prestazioni performanti e una guida più maneggevole consentendo un più facile inserimento delle marce.

Cambio 6 rapporti

Frizione

COMFORT DI GUIDA

L'intero design della V-Strom 1000 Abs è volto ad un maggiore comfort di guida da parte del pilota e del passeggero. La seduta è modellata per essere più comoda e permettere al pilota di poggiare facilmente i piedi a terra. La sezione della sella dedicata al passeggero e il portapacchi posteriore sono piatti per consentire il trasporto anche di bagagli di grosse dimensioni.
Il comfort di guida è dato anche da un parabrezza con angolazione variabile sia in altezza sia nell'inclinazione, accuratamente modellato e testato in galleria del vento, per consentire al pilota una completa protezione dall'aria. La doppia regolazione in altezza e l'angolazione ampliano il livello di protezione dall'aria adattandosi a qualsiasi tipologia di pilota, dai più bassi ai più alti. Il parabrezza non riduce solo il flusso dell'aria ma anche il rumore e le vibrazioni grazie anche ai due fori apposti al fondo del parabrezza.
Le altezze predefinite sono tre (normale, 15 mm più alto e 30 mm più alto) ed è regolabile tramite degli attrezzi in dotazione. L'angolazione del parabrezza è regolabile in una delle tre posizioni previste, senza l'ausilio di attrezzi; il pilota deve solo spingerlo per regolarne l'angolo.

Altezza parabrezza regolabile

Angolazione parabrezza regolabile

Presa 12V DC

Sospensione posteriore regolabile

ACCESSORIATA PER LUNGHI VIAGGI

Un bauletto capiente e comodo da utilizzare è parte fondamentale di qualsiasi viaggio in moto. Per questo Suzuki ha pensato allo sviluppo della V-Strom 1000 Abs in modo che si possano integrare fino a tre bauletti rigidi senza intaccare il layout complessivo della moto, la stabilità e la maneggevolezza. E' possibile collegare e rimuovere le borse laterali e il bauletto centrale in maniera rapida e semplice senza l'ausilio di attrezzi. Le borse laterali, pur avendo una larghezza inferiore rispetto a quella del manubrio per limitare l'influenza sull'agilità della moto, sono molto capienti (la borsa di sinistra è da 29 litri, quella di destra è da 26 litri)*.
I supporti di montaggio e fissaggio oltre a permettere di installare le borse velocemente sono anche nascosti per non rovinare il design complessivo della moto nel caso non vogliate utilizzarli. Il bauletto centrale ha la capacità di 35 litri e può contenere un casco integrale. Per maggiore comodità, la stessa chiave che viene utilizzata per l'accensione, apre e chiude il bauletto centrale e le borse laterali. Il design delle borse e del bauletto è stato pensato per integrarsi perfettamente con il look generale della V-Strom 1000 Abs. Realizzati in polipropilene rinforzato, vantano pregiati pannelli di finitura in alluminio.

*I bauletti sono degli accessori opzionali. Ogni bauletto ha una portata di carico massima di 5 kg.

NUOVA V-STROM 650 XT ABS

Borse e bauletto alluminio

Cupolino racing aletta variabile

Cavalletto centrale

Barre paramotore

Set paramani

Copricatena alluminio

Faretti fendinebbia

Manopole riscaldate

Puntale inferiore in alluminio

Presa 12 volt

V-STROM 650 ABS

Kit fissaggio borse e bauletto

Paramani

Cupolino racing aletta variabile

Kit antifurto dedicato

Manopole riscaldate

Presa 12 volt

Cavalletto centrale

Barre paramotore

Puntale inferiore plastica

Supporto bauletto

Bauletto in plastica

Borse laterali

Sella rialzata

Alcune colorazioni potrebbero non essere importate nel 2015

Specifiche tecniche

	V-STROM 650 XT ABS	V-STROM 650 ABS	V-STROM 1000 ABS
MOTORE	4 tempi, 2 cilindri, raffreddamento a liquido, di 90°	4 tempi, 2 cilindri, raffreddamento a liquido, di 90°	4 tempi, 2 cilindri, raffreddamento a liquido, di 90°
CILINDRATA	645 cc	645 cc	1.037 cc
ALESAGGIO PER CORSA	81,0 mm x 62,6 mm	81,0 mm x 62,6 mm	100,0 mm x 66,0 mm
POTENZA MASSIMA	50,5 kW (69 CV) a 8.800 giri/min	50,5 kW (69 CV) a 8.800 giri/min	74 kW (101 CV) a 8.000 giri/min
COPPIA MASSIMA	60 Nm a 6.400 giri/min	60 Nm a 6.400 giri/min	103 Nm a 4.000 giri/min
LUNGHEZZA MASSIMA	2.290 mm	2.290 mm	2.285 mm
LARGHEZZA MASSIMA	835 mm	835 mm	865 mm
ALTEZZA MASSIMA	1.405 mm	1.405 mm	1.410 mm
INTERASSE	1.560 mm	1.560 mm	1.555 mm
ALTEZZA SELLA DA TERRA	835 mm	835 mm	850 mm
PESO IN ORDINE DI MARCIA	215 kg	214 kg	228 kg
SOSPENSIONE ANTERIORE	Forcella telescopica regolabile nel precarico molla	Forcella telescopica regolabile nel precarico molla	Forcella telescopica a steli rovesciati completamente regolabile
SOSPENSIONE POSTERIORE	Monoammortizzatore con precarico molla regolabile	Monoammortizzatore con precarico molla regolabile	Monoammortizzatore regolabile
FRENI ANTERIORI	Doppio disco da 310 mm	Doppio disco da 310 mm	Doppio disco da 310 mm
FRENI POSTERIORI	Disco da 260 mm	Disco da 260 mm	Disco da 260 mm
PNEUMATICO ANTERIORE	110/80 R19 (59H)	110/80 R19 (59H)	110/80 R19 (59V)
PNEUMATICO POSTERIORE	150/70 R17 (69H)	150/70 R17 (69H)	150/70 R17 (69V)
SERBATOIO CARBURANTE	20,0 litri	20,0 litri	20,0 litri

Abbigliamento

SCOPRI LA COLLEZIONE ABBIGLIAMENTO COMPLETA SU SUZUKI.IT
e acquista sul nostro **web store**

T-shirt logo V-Strom grigia

Scaldacollo da moto nero

Protezione schiena

Giacca e pantalone da moto

Giacca e pantalone da moto con logo V-Strom

Protezione lombare

Zaino da moto nero

Tazza nera con logo

Portachiavi gomma V-Strom

Zippo in acciaio cromato
con logo inciso "Suzuki"

Servizi Post-Vendita

Pacchetti di
manutenzione

Tre anni di assistenza stradale, 24 ore su 24, 365 giorni all'anno per la tua massima sicurezza e quella del tuo mezzo. Chiamando il numero gratuito 800-95.47.11 potrai ottenere la riparazione del guasto sul posto o il traino presso il punto Assistenza Suzuki più vicino. Le garanzie di assistenza previste in polizza sono prestate dalla Aga International S.A. attraverso la propria centrale operativa in funzione 24 ore su 24 tutto l'anno.

Assistenza stradale

Acquista il pacchetto di manutenzione che preferisci, da utilizzare da un qualsiasi concessionario o officina autorizzata Suzuki in tutta Italia. I pacchetti includono anche i quattro tagliandi previsti dal Costruttore (come indicato nel libretto di uso e manutenzione) e due controlli gratuiti da utilizzare nel periodo di validità del pacchetto.

Il programma "Ready to Ride" certifica un usato Suzuki sottoposto a 85 controlli, svolti da un tecnico specializzato Suzuki con gli eventuali ripristini necessari già effettuati ed inclusi nel prezzo praticato.

Tutte le informazioni della tua moto a portata di click! Registrati sul sito MySuzuki e tieni sotto controllo i passaggi di officina, consulta il Libretto di Garanzia e verifica in ogni istante lo stato del tuo motociclo.

Ricambi
Originali Suzuki

Suzuki costruisce con processi ad elevata qualità tecnologica e componenti che rispondono ai più rigorosi collaudi con l'obiettivo di ottenere le migliori prestazioni. Nel momento in cui si debba sostituire un componente è importante che questo venga sostituito con uno originale. Il ricambio originale si integra perfettamente nella struttura della moto o dello scooter senza incorrere in eventuali danni al veicolo. L'utilizzo di ricambi originali garantisce sempre una maggiore qualità e affidabilità per salvaguardare nel tempo il vostro mezzo.

L'estensione di Garanzia, acquistabile presso qualsiasi Concessionario o Officina Autorizzata Suzuki, permette di prolungare di 1 o 2 anni le condizioni di garanzia Suzuki.

SUZUKI

Way of Life!

www.suzuki.it

Seguici su Facebook www.facebook.com/SuzukiMotoItalia